



TITLE:

御勅使川[扇]狀地及其の[近]傍の[聚]
[落(二)]

AUTHOR(S):

川手, 軍造

CITATION:

川手, 軍造. 御勅使川[扇]狀地及其の[近]傍の[聚]落(二). 地球 1937, 27(2): 126-139

ISSUE DATE:

1937-02-01

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/184653>

RIGHT:

バリー諸島、テネリッファ島に於けるピコ (Pico auf der Insel Teneriffa)、及び多數の火山——完き山脈中よりも孤立した山に於いてよ

く遭遇する——に見られる如くである。然し火山はその下部に、海底においてさへ屢々破裂する深い火道をもつてゐる」と。(未完)

御^ミ勅^メ使^シ川^イ扇^イ狀^イ地^イ及其^イの^イ近^イ傍^イの^イ聚^イ落^イ (二)

川 手 軍 造

4、寺院考

佛教の傳來が、正史の發達と殆ど期を同ふして居て、高級な新文化を隨伴して來たので聚落の研究と佛教とは密接な關係がある。

外面的には神社が聚落の勝景の地を多分に占用して居り、内容的には、神ながらの道が絶對的に尊信せられて居た古代、この神社の域内に進出することは非常の苦心に相違ない。佛教の最初の僧尼は歸化人であつた。蘇我氏は種々考察してみたが、大陸人と深い因縁が存して居る

様に思はれる、これは割愛して他日に譲る事とし、神域の浸蝕の良法として本地垂迹説は生れた。かくして正史時代の殆ど全部はこの神佛混淆の時代である。

平安、鎌倉の時代から、明治初年に至るまで神社と佛閣は不離の關係にあつた。如來、菩薩、稻荷、權現、神宮寺、宮寺、別當寺、等々、最後は鳥居の有無が差別の要素の如くなり、輓近豊川稻荷の大鳥居の建設が問題にされて居るが神佛分離は一たい何の役に立つたのであらう。

貴族主義都市中心の、政治に關心をもつ外來の奈良六宗は、行基の入峽により、八田山長谷寺及び法善寺に法相宗を開いたが、他は殘存の事實がなく不明であるが、西方臺地上にはこの開基もあつたと思はれる。

次で、宗教の政治化を憂へ俗臭を避けて山岳に據つた天台、眞言の世界となり、當地には空海の布教があり、一時眞言王國を展開した。眞言の古刹が西方山地にあつたのは山岳佛教の故である。

程なく地方民政の省られない平安時代となり洪水、盜賊等の跋扈から小寺院は經濟的行詰となり、大寺院は僧兵を養ひ、莊園の開發に努め、折しも勃興した豪族武家と提携して法善寺長遠寺の巨刹を生むに至つた。

この時中央鎌倉は質實剛健の禪の大流行となり、秋山光朝が一時平家と縁組した外は、大方その治下にあつたので、武家佛教の曹洞、臨濟の二宗の盛大をみ、八幡神社と合體して本地方

を風靡した。

眞言、天台に端を發してこれに、道教、神道等の内容を加味した修驗道一名修驗宗も地方人の教化方面の掌をなした。その源は役エキのラジメ小角である、教理がなく、深山嶮岨を跋渉し修業するのでこれを山伏、修驗者、客僧といつた。體験の修養によることが禪と一致して居るので武家に尊信せられた様である。往古は地方の豪族が多く、中央京都と交通したので、落人、御落胤説等、歴史時代種々の物語を助成したといふ。

二派に分れ、本山派の天台修驗は熊野に修業し、當山派は眞言修驗で大峯を道場とした。上位の者は權大僧都位で、從五位下、小納言に概當し、殿上人で、當主の代る毎に京都に上告し、兵部卿、治部卿等の署名のある立派な辭令をもらつた。この辭令は、五寸に二尺位の黒塗、菊桐紋散らしの箱に入り、紫絹の丸紐で結んだ豪勢な容器に入つてゐた。

紙は本鳥の子禮紙に包まれ、正面に補任權大

僧都之事とある。歴史時代の甲斐の一人者、信玄すら従五位上であつたのだ。明治になり教理、一定の壇家のない理由で廢止され、經濟的行惱みとなり、生活の資源なく、輕視されたものもあつた様で氣の毒である。

鎌倉時代の中期、民衆佛教の、淨土、眞、日蓮、時宗等の發生を見、當地方は、日蓮宗本山身延山の勢力圏内である故、前述の微弱な古寺院は殆ど日蓮宗に改宗した。又新聚落には、曹洞宗と共に續々設置せられた。日蓮宗の寺院は巷間に立地して居るが、これは動的の宗教にして、大衆的で民家と接近した爲と、又好地は古社寺に占有せられた爲とも思はれる。

かくして日蓮宗は、足利、徳川時代と商工人の經濟的發展に依る助力に一層的發展をみ本地方に於ては靜的の曹洞宗と共に二大勢力となつてゐる。

下つて基督教の進出もあつたが寺教の勢力に如何ともなし難く殆ど、存在はない様である。

法善寺、當地方第一の巨刹で、史的考察の主網である。平城天皇大同元年沙彌神法の創設であるといふが、當時既に空海は入峽して居り、天台眞言の勢力時代になつた當時、法相宗の開基は合理的でない。恐らく長谷寺と同様、行基によるものと思へる。法相宗は奈良六宗の一つで貴族間、都市又はその附近に建立されたのであるから、當時の武田郷の神山村、及上八田邊は本地域の中心聚落であつたとみられる。弘仁三年寺僧神徳、京に上り、山城の高雄山で弘法大師の灌頂をうけ、同十三年大師が甲斐へ教化の際眞言宗に轉じた。武田八幡を宇佐から勧進と共に、この別當寺となつた。平安の末期、加々美遠光が本地域へ進出と共に、その莊宅、中野の東北に當る山寺瑞光山に移轉した。その時武田八幡も随伴したと思はれるが、多分これは上宮地の八幡がそれと思はれる。しかしこれには小笠原長清の勧進の社記があるといふが、も一つ、下宮地に山寺で氏神として立派なものがある、そ

の何れかゞそれと思はれる。瑞光山の光は遠光の光である。山寺の聚落はこの時寺百姓として隨行しその門前に居住したものであらう。山寺の内藤姓のものは明治初年まで眞言宗で、法善寺の壇家であつた。

馴虎山寶珠寺はその當時の末寺で毘沙門天はその時代の名残と思はれる。行基の開基ともいふが、法善寺の開基と混同されたものかも知れない研究の餘地がある。

次で加々美遠光の加々美別莊の水田經營となり、長子制の崩壊から、太郎光朝は秋山に次郎長清は小笠原に、三郎光行は南部に分封した結果、この地域は小笠原長清の莊宅となつた。この時代に神部神社の神域と、この別當寺もあつたと思はれるが、法善寺、武田八幡、加々美邸、小笠原邸等と混同されて、色々に變化されて居ると思はれる。御所の御庭、寺前、的場、寶傳曹源等々、種々の傳説はあるが確言するには相當の日數が必要である。

當時は兵農一致の時代で遠光も武家であると共に百姓である。莊園の開発に努めてた結果、水位の低下した湖岸、加々美の芝原を水田となし、別莊宅を現、法善寺に定めた。この時のプランは、護莊寺として、生門に、惠光山、長遠寺を定めた。遠光の二字を二分して山號に光を寺號に遠を配し惠が長くと命名した心境が忍ばれる。長遠寺は今は日蓮宗であるが、もと眞言であつたし、あれ程の大規模な寺院は一般の民衆には出來兼ねる。長遠寺は鏡中條の田地及宅地を廣く有してゐる。寺部はそれに附隨する寺百姓で、中條は長遠寺の門前聚落である。發生の最初は宿組と思はれる。即ち、寺院の繁榮策として、寺内の門前に宅地を與へ、商ひをなさしめ、商のみでは生活不安である爲、耕地も與へたものである。宿聚落シュクの發生には、寺院、神社が、積極的に定住せしめたものと、浮浪者が漸次定住したものとあるが、恐らく鏡中條は前者であらう。姓も宿場聚落の特長として、多種

である。市立のあつたことは、市神祠が現存し江戸時代には檣はしぎの木があつたといふ、近世まであつた、モギソの大木がそれではないかと思はれる。宿通りは市立のあつた爲、他の道路より幾分廣くなつてゐる。

この時代には南湖、藤田の聚落の發生はみづ、藤田は、加々美莊宅の東にある故、東田と呼び、南湖は南湖であらう。藤田は又殿田の地名現存から殿田とも思へる。加々美附近の地名としては、牛取、八丁、餅田、黄賞、東小柳、吉原藏西、山ノ神、塔中、町屋、押堀、鎮守、山伏長塚、山宮地、一町田、六串、海神、尾上、將監、知光等、故實ありげな名が多く西域は舊小笠原、東域は釜無川までの新開大莊園の狀態がわかる。

(一八四四)

加々美遠光は元暦元年に歿したがそれ以前、四子、秋山光朝、小笠原長清、南部光行、加々美光經を各々獨立せしめ、四男光經に加々美氏を繼承せしめて、長子制崩壞の實例を示してゐる。

る。

遠光の埋葬所は、落合村秋山の光朝の居館附近古、光朝寺、現、光昌寺である。遠光堂に遠光、光朝、光經の尊像が安置され、堂の側に五輪塔、浮圖三基現在し、遠光三父子の墓といはれ、附近の小五輪の塔は臣下のものであるといふ。その一證として、今尙この地方に残る歌謠に、

雷さんは天でなる、秋山の

遠光ちゃんは地で鳴る。

遠光が秋山に住まぬのに、地下で鳴るといふのは、埋葬を示して居る。秋山の生門に當る落合に法善寺が現存するが、遠光等の靈を護る子孫の心やりではないだらうか。今は日蓮宗であるが、その様に思へる。

加々美莊宅は四郎光經の本居となつてゐたが承久二年光經の死をその子、遠經悲しみ、現在の地に法善寺を移した。

現法善寺の庫裡は文化十五年の建築であるが過去のプランは、大して變更されたともみえず、

鎌倉時代の豪族居館の有様が忍ばれる。寺の所在は敷地の東半にも過ぎず、過去豪族の家敷神奉祭の場所を利用したものと思へる。御影堂、二天門、鐘樓等は、北條時代嘉祿元年の建立だといふ。

古地圖によつて考察するに、莊宅としての計畫である故、北は竹木の藪林を配し、東西南には二十四坊（恐らく過去は二十四將の旗本と思はれる）に圍まれ、その中に堀を作りその内側には鎌倉初期の土壘が存してゐる。庫裡の西、及北には馬屋、長屋、寶藏、穀藏、藏、矢場、寺内には五社權現、四所明神、稻荷、金比羅、東照宮、秋葉、三峯、石尊、鎮守、等々、諸神を祭つて最初の莊宅から、寺院、次に徳川式の支配下等々、歴史變遷の雜然たる姿を展開してゐる。

法善寺の變遷を總括すると次の如くなる。

- 1、奈良時代法相宗として創立 武田所在
- 2、弘仁十三年眞言に改宗 武田所在
- 3、平安末期、遠光中野居住と共に瑞光山に移轉、山寺所

御勅使川扇狀地及其の近傍の聚落

在

4、加々美遠光、低地に進出、現寺地に莊宅を構立、山寺所在

5、遠光の孫遠經、父、祖父の靈を敬し、加々美、居館に法傳寺を移す、承久三年。

當地方の佛教は初めは空海の教化と、加々美氏一族の故地の理由により、眞言が全盛であつた。下つて武家時代中央政府鎌倉の支配下にある時は、武家に關係深き聚落多き故、禪宗の大勢をみたが、程なく日蓮宗の勢力圏内に入り、禪は背景に武家政治のある故容易に改宗をしなかつたが、小眞言寺は一たまりもなく英僧日蓮の旗下に參じた。現在日蓮宗の古刹にはもと眞言のもの多く、山號寺號も、法善寺、長遠寺等の關係深きもの多數存し、祭典其他小祠にも眞言と關係してゐるものも殘存して居る如くである。法善寺の歴史は本地方の寺院の傾向を物語つてゐる。

其他の佛教天台、淨土、眞宗等の勢力は微々たるものである。

傳嗣院、曹洞宗の巨刹である。文龜元年^(三六)の開基といふ故、それ以前は何宗であつたか不明であるが、山號の大神山は、三輪神社の所在して居た敷地を占有した故で、大神は、大和の大^ミ大神神社と同様、音で讀む外は、みわ山又は大みわ山と呼ぶのが正しいと思はれる。三輪神社の別當寺とみられる。

山寺の善徳院は平岡の寺平の釋迦夜光の塔と稱する庭が故地であるといふ。寶珠寺は、毘沙門天を安置して馴虎山の山號が残存し、承安年間遠光、其後長清の助力があつた記録があり、妻入の古い形式を存してゐる。

古曹源寺は現部落の東北に存してゐた。武家が佛教思想に感化されたことは平安末期から戰國へかけて種々その立證をなして居るが、本地方武家創立の寺院は、武田信光の信光寺（現深向院）、秋山光朝の光朝寺（現光昌寺）、秋山先定の本重寺、若林安女の法久寺、遠藤宗泉の泉能寺、其他、加々美一族の前述のもの等枚舉に暇

がない。

八田山長谷寺は、行基の開基で法相宗の筈であるが現在眞言となつてゐるのは明治五年、眞言宗の支配下に法相宗がなつた爲と思はれる。

大城寺、原七郷の鎮守で、平安時代の天長年間、大水害の爲、生活出来ぬのを、國守藤原貞雄が、七種の行商の特許を與へた爲祭つたものである。

歴史時代の聚落の寺院及修驗道の位置は多く生門である東北に存することは法善寺の項で述べた如くである。一部落の鎮護と思はれる。幾分これに偏して居るものゝ多くは、聚落がその後發展したものが多く様である。

藤田寺の如く聚落の中央に位する。中央開拓寺院もある。

新田聚落はこの傾向が少い。

一家の墓所も歴史時代はその家敷内の東北又は西北に定め、家敷神も多數はこの方向に存してゐる。この外に墓所は耕地にも存するが之等

はいづれも、祖先の子孫に對する心やりの現れで、墓地があれば、宅地も耕地もうらぬ故その方策とみられる。

又寺院や神社の土地を買ふと、その家で、災厄にあふといふこの地方の思想は、神社及佛寺が經濟的に確證すべき一手段としたものかと窺はれる。

5、交通路の變遷

交通路の變遷と云つても、何時から何時までこゝを通つたと言ひ切るのではなく、個人によつてその經路も異なるであらうし、交通路は動的であらゆる自然、人文に左右せられて絶えず遷り變つてゐることは、二十年足らずの我々の實地見聞によつても窺知出来る。

鐵道の如きは殆ど不變で、自動車路の如く、通りたくも通れないものは比較的變遷速度も遅くならうが、徒歩や、馬である場合は自由であるから、動的狀態であると思はれる。

圖示したものは出来るだけ、推敲はしたがこ

御勅使川扇狀地及其の近傍の聚落

の意味合であることを御了承願ひたい。

甲斐は、東海道、中仙道共に迂回の地で、特殊の地區である。この甲斐の中の主要交通路から、又隔絶して居るのが、御勅使川扇狀地近傍即ち舊巨摩郡西郡筋である。

甲州街道は江戸時代に開發され、重要な交通路であつたが、政治的價值が大の如くである。

甲斐の往時の主要交通は次の九筋で、本地域はその一端にすら觸れて居らぬ。

- | | |
|-------------|-------------|
| 1、若彦路(至駿河) | 2、駿州中道(至駿河) |
| 3、河内路(至駿河) | 4、雁坂口(至秩父) |
| 5、萩原口(至青梅) | 6、鎌倉海道(至相模) |
| 7、穗坂路(至佐久) | 8、逸見路(至諏訪) |
| 9、大門嶺口(至信濃) | |

即ち隔絶された、海上の孤島の如き觀があつた。大山脈が交通路の障礙となることは、いふまでもないが、徒歩、馬背利用の往昔は、山脈より寧ろ河川の方が、より大なる障礙であつたことは、甲斐の政治的境界が、主として河川によつて決定せられて居ることが證明する。誠に

本邦河川の如く流路短く、水速が早い、幼年期、壯年期の溪谷に於ては當然のことと思はれる。

富士川の溪谷の如く、水上も、沿岸の交通は局部的で慶長の頃まではこの線の利用價值は極めて微弱の如くである。我々現代人は土木工事の進歩した環境に居るので、河川と橋梁渡舟は附隨して居る如く考へてゐるが、この設備のない地域の出水の節の如何に不便であるか、現時御勅使川北岸の聚落の鹽澤、大嵐、須澤の兒童はこの爲、對岸の源小學校へ行けずやむなく缺席するのである。

武藏の國は近世は東海道に屬して居たが、奈良朝時代には東山道の附屬であつた、この故官使は上野の國府から武藏の國府に至り又同じ經路をもどつて下野に到つた。この原因は主として、武藏附近に存する、中津、相模、境、多摩荒、利根、渡良瀬等の諸川の下流をさけたものと考へられる。日本武尊が海上に出られたこと

も、東京灣がもつと廣大であつたこととか、土地が卑濕であつた爲もあらうが、河川の存在も一理由であらう。

この故、中央政府が、大和、奈良、京都にあつた時代は甲斐への入口は主として、富士山麓を利用した交通路で、八代地方が第一に開拓せられた事實と合せて極めて自然のことと思はれる。

和名抄^二府在八代郡、上廿五日、下十三日、中略、官使巡行駿河國車返驛入、延喜式所^レ依加吉(籠坂?)川口、水市歷本州三驛、到國衙、今之鎌倉街道也、返豆府中(三島)出。

この外の種々ある例證は割愛する。

第一期交通路

上古湖水殘存時代は更なり、現在でも橋や渡船がないとしたら、東部への交通は非常な困難である。南方も早川、富士川の溪谷と、山岳によつて相當の困難が伴ふ。やゝ安易と思はれるのが北方の交通路である。河川はあるが水量も少い。これ故古代の諏訪口との交通が最も盛であ

つた事は、出雲系統の神社が絶對多數であることが證明してゐる。現、御勅使川流路の北部は徳島堰に平行した羽根臺地の頸部の交通路で、扇面は亂流と、草木の繁茂にまかせて、害獣虫の危険もあり、外敵襲撃の怖もあつた故使用されまい。又莊園時代の納税所である狩宿もこの臺地上にあることも、この交通路使用の一證となる。

東海道を始め諸々の交通路が最初は高所から漸次下降したことは争はれない事實である。箱根から熱海に至る街道は現在も最高部の平頂を利用してゐる一例である。

北方から當地に來る交通路は羽根臺地より御勅使川に平行して遡り、駒場の前で、水量の多い時はより上流で、水の少い時はより下流で適宜渡渉され、其他、種々の關係で變更されたであらう。かゝる迂遠の道はと思はれるであらうが現在の如き増水のニユースがある譯でなく、確實性のある箇所を選んで置かねば意外の行違を

生ずる。この例は臺灣東部の扇狀地（新城五萬圖幅參照）の頂部にみられる。又甲州街道の驛路であつた上野原、吉野、興瀬、小原の聚落は町の兩端に於て、流路を横切る爲に、道路は町と直角的に川の上流の方へ曲り、谷を横斷するにより容易の迂廻路をとつた。

かくて、駒場より、長峯の平頂峯を通つて高尾、平林、高下、柳川、切石、藥袋に至り身延方面へ通じたとみられる。この道路は筆者も歩行してみたが、極めて平易で、夏期の日中等平地に優ること數等である。地方人は信玄のかくし道又は信州街道と稱してゐる。又これと附隨して早川の溪谷を利用して、蘆安へ出たものも相當あつたと考へられる。そしてこの臺地面から早川の溪谷へ通ずる數條の山道も、利用されたであらう。

鎌倉時代は鎌倉との交通が頻繁になされたことは、大磯の虎の生地が安通であり、御所の五郎丸の墓所が、野牛島に有り、一條忠頼の史實

工藤祐經の領地等によつても、想像出来る。又前山間交通路が利用されたことは、羽根の臺地、蘆安村、奈良田、平林村等が、大草郷、鷹津名郷として、工藤祐經の知行で同一支配下にあつたことによつて立證される。

第二次交通路

湖水問題はこゝでは觸れないこととするが、第二次交通路と略々一致した、市ノ瀬臺の側面の道を地方人は船道と呼んで居る。

鬼島、小室、最勝寺、神戸(川渡?)、飯平を経て、駒場に至り第一次のものと合致する。

第三次交通路

土地隆起と、土木工事の發達によつて湖も干水し、河の氾濫も少くなつた江戸時代の初期、即ち慶長六年、角倉與市の富士川浚渫工事と、切通しの開通によつて、水陸共に開通し、富士川口の交通價値は増大し、本地方のみでなく、甲斐の主要交通路となつた。

最初の舟の航行は難しかつた故、舟人は備前

國秋山の清造外四人、其他阿武隈川の舟人が來て、教へたものだといふ。舟は長さ七間半、横七尺、深さ三尺、舟底は平で、薄板を用ひた。かくせねば石に當つて底が、くだける爲であるといふ。高瀬舟と同じ様なものと思はれる。其後貞享年間箱原の切通の新道を開き、享保の頃飯富村古屋彌次右衛門が、難所の淺瀬を浚ひ、一層よい交通路となつた。

この舟運が不振の後、舟人は鳴綠江へ出稼にいつたといふ。

鰍澤、黒澤、青柳、荊澤の交通聚落として急激の發達をなしたのは之以後である。

甲州街道の開通もこの當時と思はれる。韮崎は慶長年間、片山續きの河原部村と、舟山の南にあつた高下りの二村が、下降して韮崎となつたものであるが、甲州街道の交通聚落で、當地方の第四次の交通路の發達の接合點となり、助長されたものである。

かくして鰍澤、黒澤、青柳は、甲州の河港と

なり、河岸には次の三倉庫が建てられた。

文化十一年十一月の狀態

一、鰍澤米倉

甲府役所支配下諸村の貢米を置く。

又信州諏訪領、松平領の米もこゝより運送す。

一橋家の米藏跡もこゝに有り。

二、青柳米倉(寛永十五年始めて建つ)

市川役所支配諸村の貢米を置く。

清水家の米藏跡有り。

三、黒澤米倉

石和役所支配諸村の貢米を置く。

田安家の米倉あり。

番船百艘(船首を黒塗とす)外に高田村に二艘有り、この外民舟が多数あつて盛時には八百艘も上下したといふ。

甲府盆地及諏訪盆地の貢米は全部この三倉庫に貯へ、三十二俵を一艘に積んで岩淵に下航した。早船は三四時間で着いたといふから、米積舟でもその倍は要しなかつたであらう。約十時間の行程ともいはれる。岩淵は富士川の堆積土の爲、港には不適當であつた。岩淵より蒲原まで陸路、蒲原より清水へ小廻しして、清水港から江

御勅使川扇狀地及其の近傍の聚落

戸、淺草の藏前へ大廻し、したものである。かく鰍澤は一躍して、甲州の横濱となつたのである。即ち横濱と同様、輸出の方が主であつた、下り荷は前述の米や人であるが、上り舟は、急流であるから難航で、一舟に三四人の船頭が必要で、一人が舟上で揖竿をとり他の二三人は、陸で引いて行くのである。この爲、四日の行程となる。上り荷は多くは鹽、てんぐさが積まれた。

陸路は河内(南巨摩郡)の馬が北上したり小馬(とうねつこ)が南下したりした。

鰍澤の北は陸路馬によつて、運搬せられた。程なく、鰍澤、葦崎間の最短距離である。現駿信往還と略々一致する舊往還が発生した。

第四次交通路

この交通路は平地にある故、變動も甚しかったと思はれることは、聚落の移動によつても明である。第三次及第四次の行通路は、鐵道自動車の開通をみるまでは主要なもので、この期間

の特長は東部、甲府、市川大川等の接觸が大となつたことである。戸田街道もこの時代に發生した。即ち土木工事の發達と民政に留意したことが窺はれる。

現代の駿信往還は、明治初年、甲斐の大改革を行つた、歐化心醉の藤村縣令の改造になるもので、最短距離の直線コースである。歩行體驗から生れた金の手の道路は無暴な直線となり梅櫻を路樹とした。この爲、今迄の定則であつた高地から低地へ漸下して居た交通路は逆に、低地から幾分上昇したものが多し。五明、大井、豊にはこの名残の忘れられた道路が遺存する。神部神社の門前を通り町屋から枇杷ヶ池から北上したものが、今尚、野良道として、残つてゐる。

第四期の交通路の發生の時代は、澤登新田が寶永、正徳の頃分離し、文化十一年には道路に近く三四軒あつたといふから、徳川時代の中期と思はれる。

線狀聚落の大部分はこの往還筋である。

二十五六年前までは馬は相當にこの道路を下し、馬方茶屋の發達が相當みられた。各聚落に馬糞大盡といはれる人があるが、馬糞を拾つて肥料にし、馬の草靴をひろつて壁のつたにしたとかいはれて居て、如何に馬の通行が大であつたか知られる。當時の記録に、鰍澤は當國第一の劇邑なりとか、往還は人馬の往來織るが如しといはれて居る。

この當時の宿驛は鰍澤、荊澤、葦崎で他は合の宿である。

當地方で美味の表現に、「葦崎の四ッ前でうま過ぎる」といつてゐる。葦崎は前述の如く、二交通路の交點であるから、馬茶屋が多く、約八十戸の馬小屋を備へた宿があつたといふ。

鹽はこゝから青柳、諏訪、鹽尻へといつた「浪合は鹽尻だ」といはれ、北鹽と南鹽の會合點である。又金澤峠を越して高遠、假田へも行つた。

生魚は短時間の運送のものであるから、行程

の難易より、生産地よりの直接最短距離がえられ駿州中道を徒歩の早荷で柏尾峠(853m)、女坂(1,100m)、左右口から甲府(250m)へ出たものであるから當地と生魚とは縁が遠く、一鹽物か鹽物でないと呼々手に入らなかつた。運搬の馬子は左右口八分、九一色二分で、駿河灣から十七時間行程で、朝荷、晝荷、夜荷に區別された。冬期は生魚の移入可能であつたが、婚禮等の場合の外は生魚はみられなかつた。

當地の魚屋はこれ故、乾物屋かあいの師が自動車の發達後、發展したものである。

海産物はこの外、裏日本の鹽、いさば、わかめ、あらめ等が越後の行商によつて販賣せられた。

第五次交通路

明治三十年鐵道開通により、貨物の運搬を甲府、龍王よりする爲に、東部の交通が主となつ

てしまつた。初期は徒歩や、馬車、荷馬車によつてなされ、これは大正十年頃までが一區劃である。この頃までは惰性として信州方面は徒歩で葦崎驛に行き乗車した。大正五年頃より養蠶の好景氣に刺戟せられて、倉庫町、甲府間の自動車の開發に端を發して、現在は自動車が全盛の狀態である。次で、昭和五年電氣鐵道も通じ交通に一大變化を來して居る。

即ち第五次は、一、馬車、荷馬車、徒歩による東方交通時代と、二、自動車、電車、自轉車利用の東方交通時の二期に分れる。

この時代の特長は、北方の交通は有野六科で行止り、殆ど省られず専ら東方の時代である。

既成道路の支配はうけて居るが等高線にとらはれず最短距離を求めて居る傾向がみられる。

齋藤内閣の地方の救済時業の道路改修は自動車の發達に拍車をかけて居る。(未完)